VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 18)
z dnia 8 maja 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 18)

8 maja 2012 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Adama Szejnfelda (PO)**, przewodniczącego Komisji i posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Skarbu Państwa na temat przekształceń własnościowych w portach morskich i spółkach zależnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Ryszard Strzyżewicz** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, **Janusz Jarosiński** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Jarosław Siergiej** prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Mariusz Połom** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska** i **Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa panem Rafałem Baniakiem. Witam przedstawicieli Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, prezesów zarządów portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Witam przedstawicieli związków zawodowych.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację ministra Skarbu Państwa na temat przekształceń własnościowych w portach morskich i spółkach zależnych. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego.

Przystępujemy do jego realizacji. Proszę pana ministra Baniaka o przedstawienie stosownej informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w kwietniu br. przekazaliśmy przewodniczącemu Komisji pisemną informację na temat przekształceń własnościowych w portach morskich i podmiotach zależnych. Dlatego postaram się skrótowo zaprezentować przedstawiony materiał. W dalszej części odnieślibyśmy się do ewentualnych pytań członków Komisji Skarbu Państwa.

W ustawie o portach i przystaniach morskich jako porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zostały wskazane cztery porty zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Zarządzają nimi trzy spółki: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

Przedmiot działalności przedsiębiorstwa tych spółek został określony we wspomnianej ustawie i obejmuje m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej, pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych itp.

Akcjonariat Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA z siedzibą w Szczecinie przedstawia się następująco: Skarb Państwa – 51%, gmina Szczecin i gmina

Świnoujście – po 24,5%. W Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA z siedzibą w Gdyni Skarb Państwa posiada 51% udziałów, gmina Gdynia – 49%. Podobnie w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA z siedzibą w Gdańsku Skarb Państwa posiada 51%, gmina Gdańsk – 49%. Wraz z połączeniem spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA ze spółką Port Gdynia Holding SA i podwyższeniem kapitału akcyjnego Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA oraz nieodpłatnym udostępnieniem akcji uprawnionym pracownikom zmienił się udział posiadania akcji gminy Gdynia na promilowy, tj. 0,04%.

Jeśli chodzi o proces prywatyzacji podmiotów wchodzących w skład grupy kapitałowej spółek zarządzających, to podstawą prawną jest ustawa o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich, która nakłada określone obowiązki. W przypadku Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście proces sprzedaży udziałów w spółkach eksploatacyjnych został już skutecznie zakończony. Określony w ustawie wymóg zbycia udziałów odnosił się do następujących podmiotów: Bulk Cargo – Port Szczecin sp. z o.o., Drobnica – Port Szczecin sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa sp. z o.o., Zakład Usług Żeglugowych sp. z o.o., Port Handlowy Świnoujście sp. z o.o. i Fast Terminals sp. z o.o. Ustawowym wymogiem zbycia udziałów nie były objęte spółki: Infra-Port sp. z o.o., Polskie Terminale SA, Portowe Centralne Warsztaty Mechaniczne sp. z o.o., Doker Port sp. z o.o.

Zgodnie z wymogami wspomnianej ustawy, wszystkie postępowania w sprawie zbycia udziałów były realizowane w trybie publicznym, konkretnie w trybie publicznego zaproszenia do negocjacji. Warto podkreślić, że prowadzony proces sprzedaży udziałów w spółkach eksploatacyjnych, pomimo niekorzystnych tendencji rynkowych, ograniczających zainteresowanie inwestorów, zakończył się powodzeniem nie tylko dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, ale także dla samych spółek.

Jeżeli chodzi o Zarząd Morskiego Portu Gdynia, to obowiązek zbycia udziałów dotyczy spółek: Bałtycka Baza Masowa sp. z o.o., Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia sp. z o.o., Spedycja Polska „Spedcont" sp. z o.o. oraz sześciu spółek sprywatyzowanych w latach 2003 – 2011.

W przypadku Zarządu Morskiego Portu Gdańsk w trakcie procesu prywatyzacji są trzy spółki: Port Gdański Eksploatacja SA, Przedsiębiorstwo Usług Portowych Rezerwa sp. z o.o. i Straż Ochrony Portu Gdańsk sp. z o.o.

Jeżeli chodzi o proces wykupu akcji pracowniczych, to obecny zarząd spółki ZMPSiŚ SA podjął działania w celu wznowienia negocjacji ze stroną związkową. Od stycznia 2010 r. odbyło się szereg spotkań Międzyzwiązkowego Zespołu Negocjacyjnego z zarządem spółki oraz z powołanym zespołem roboczym, w skład którego wchodzą pracownicy spółki, a także prawnicy. Ustalono szczegółowy plan kroków formalnoprawnych, niezbędnych do podjęcia w ramach realizacji procesu wykupu akcji. Ustalono oczekiwania strony związkowej: wartość wynagrodzenia za jedną akcję równa 120 zł, wyżej wymieniona wartość waloryzowana od 2008 r. o wskaźnik waloryzacji rent i emerytur, wykup w latach 2011–2015, odpis na fundusz celowy w wysokości 10% zysku netto. Po szczegółowej analizie zaproponowanych warunków zarząd spółki uznał, że ich przyjęcie miałoby katastrofalne skutki dla spółki, co przedstawia zestawienie zawarte w przedłożonym materiale.

Wobec powyższego zarząd spółki stwierdził, że propozycja Międzyzwiązkowego Zespołu Negocjacyjnego jest niemożliwa do przyjęcia i nierealna z uwagi na sytuację finansową spółki oraz szeroki zakres inwestycji. Przypominam, że spółka realizuje szereg inwestycji (w tym m.in. budowa stanowiska statkowego dla terminalu LNG w Świnoujściu) współfinansowanych ze środków unijnych. W kolejnym okresie programowania od 2014 r. nie będzie już możliwe uzyskanie bezzwrotnych dotacji unijnych na cele inwestycyjne. W końcu sierpnia ZMPSiŚ zaproponował utworzenie funduszu celowego z przeznaczeniem na wykup akcji na zasadach przedstawionych stronie społecznej. Przewidują one m.in. rozpoczęcie wykupu akcji w 2015 r., w kolejnych latach zasilanie funduszu odpisem z zysku w wysokości nie wyższej niż 10% zysku netto, jednak w zależności od aktualnej sytuacji finansowo-ekonomicznej firmy. Rozpoczęcie programu wykupu akcji uzależnione jest również od zgody Banku PKO BP SA, który poprzez zakup obligacji spółki ZMPSiŚ będzie finansował strategiczną inwestycję, jaką

jest budowa nabrzeża LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. W umowie z PKOP BP SA jest bowiem zapis warunkujący obniżenie kapitału zakładowego spółki od zgody banku.

Jeżeli chodzi o Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, to pierwszy proces nabywania akcji imiennych przeprowadzono w latach 2003–2004. Drugi proces nabywania akcji Zarząd Morskiego Portu Gdynia przeprowadził w latach 2008–2009.

W przypadku Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, wykup akcji pracowniczych został rozpoczęty w październiku 2005 r. Zgodnie z uchwałą NWZ spółki akcje pracownicze będą umarzane z czystego zysku w ciągu kolejnych 10 lat, począwszy od 2005 r. Natomiast ZWZ spółki w kolejnych latach będą przeznaczać odpowiednie środki na fundusz umarzania akcji, z którego będą wypłacane wynagrodzenia za umarzanie z tego tytułu. W 2011 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA nabył 4923 sztuk akcji własnych będących własnością osób fizycznych. Celem nabycia akcji było ich umorzenie. Zakupiona liczba akcji stanowiła 2,23% kapitału zakładowego. Na koniec grudnia ub. r. pozostało 20.215 sztuk akcji pracowniczych, co stanowiło 8,72% kapitału zakładowego. Zmiany w kapitale zakładowym zostaną dokonane z chwilą podjęcia uchwały na walnym zgromadzeniu w 2012 r.

To tyle tytułem wprowadzenia. Jeśli będą pytania, ja i moi koledzy z resortu Skarbu Państwa jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, otwierając dyskusję chciałbym zadać pytanie, może nieco wykraczające poza przedmiot informacji, którą otrzymała Wysoka Komisja. Informacja dotyczy głównie zmian własnościowych podmiotów zależnych od zarządów portów. Chciałbym zapytać o przyszłość samych zarządów. Na jednym z posiedzeń Komisji pojawiła się informacja – przekazana w nieformalny sposób – o zamiarze ewentualnego zwiększenia udziałów samorządów w zarządach portów. Mam nadzieję, że nie pełnej komunalizacji. Chciałbym jednak prosić o jednoznaczne wyjaśnienia, czy takie działania są rzeczywiście planowane. Jeśli tak, to proszę o ich uzasadnienie w kontekście interesu publicznego oraz interesu strategicznego polskiej gospodarki.

Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Pan przewodniczący Jackiewicz, proszę.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Spoglądam w informację NIK o wynikach kontroli w zakresie warunków rozwoju portów morskich. Czytam, że jednym z elementów ograniczających – czy mogących ograniczyć – rozwój portów są ograniczenia dotyczące drogi podejścia. Raport NIK wskazuje wprawdzie na pewien postęp w tej materii.

Chciałbym jednak zacytować pewien fragment: „Rząd RP zawarł w dniu 1 września 2009 r. porozumienie z władzami Federacji Rosyjskiej w sprawie przywrócenia żeglugi po Zalewie Wiślanym". I dalej – „Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej przygotował dokument pn. „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020". W punkcie 2 na stronie 7 wymienia się zadanie dotyczące konkurencyjności polskich portów morskich. Ustalono, że w ramach realizacji tego zadania nastąpi poprawa infrastruktury drogowej dostępu do portów morskich. Stwierdzono, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w 2010 r. wydatkowała – w porównaniu z 2009 r. – prawie 36% więcej środków finansowych na budowę bądź modernizację dróg krajowych prowadzących do portów morskich. Chciałbym w tym kontekście zapytać pana ministra, jak obecnie – po raporcie NIK – przedstawia się sytuacja w zakresie dostępu do polskich portów od strony lądu i morza?

W cytowanym raporcie Izba stwierdziła, iż zapóźnienia i zaniechania w tej materii w ciągu ostatnich kilku lat są obecnie główną przyczyną braku konkurencyjności albo niskiej konkurencyjności naszych portów w porównaniu np. z portem w Hamburgu. Szczególnie interesuje mnie, czy rzeczywiście w wyniku działań ministra infrastruktury zadbano o to, aby droga podejścia (droga morska) w związku z inwestycją Nord Stream zabezpieczała nasze interesy, mianowicie odpowiednią głębokość w torze podejścia,

pozwalającą na przyjmowanie statków o każdym możliwym – z naszego punktu widzenia – zanurzeniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Pani poseł Renata Zaremba, proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Dziękuję. Nawiązując do pytania przedmówcy, chciałabym zapytać o strategie rozwoju portów. Czy pan minister – lub osoby upoważnione – mógłby odpowiedzieć, w którym roku dla danego portu została rzetelnie opracowana strategia, oczywiście w kontekście pytania pana posła, czyli dostępu, pogłębienia itp.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze pytania?

Pan poseł Małecki, proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Moje pytanie dotyczy wypadku, jaki wydarzył się w ostatnich dniach kwietnia br. na budowie falochronu portu zewnętrznego w Świnoujściu. Przewrócił się specjalny samochód pompujący beton. Na szczęście nie było ofiar. Chciałbym zapytać, na ile bezpieczeństwo prac w gazoporcie w Świnoujściu jest monitorowane przez ministerstwo? Czy to był pierwszy taki incydent? Jakie wnioski zostały wyciągnięte? Mówię o Świnoujściu, ale chodzi również o bezpieczeństwo prac w innych portach będących pod zarządem ministerstwa.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że wyczerpaliśmy kwestie będące przedmiotem zainteresowania w dyskusji. Zamykam listę mówców.

Oddaję glos panu ministrowi. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, za chwilę oddam głos panu dyrektorowi Gołębiowskiemu. Natomiast odpowiadając na pytanie pana posła Aziewicza dotyczące zwiększenia zaangażowania samorządów w aktywność spółek zarządzających, chciałbym wyjaśnić, że dzisiaj wynika ona z aktualnego akcjonariatu. Prawdą jest – nie czynimy z tego tajemnicy – że analizujemy potencjalne możliwości zwiększenia zaangażowania samorządów, chociażby poprzez możliwość komunalizacji. Gdyby nasza analiza wykazała sensowność takiego działania i byłaby widoczna wola samorządów, to potrzebne byłyby jeszcze zmiany ustawowe. Możemy umówić się, że w odrębnym trybie poinformuję o tym Komisję.

Muszę uchylić się od odpowiedzi na ostatnie pytanie. Mogę udzielić informacji po konsultacji z ministrem transportu i Urzędem Morskim, bowiem te kwestie są w gestii tego resortu.

Jeżeli chodzi o dostępność, pogłębianie oraz strategie, to poproszę o odpowiedź pana dyrektora Gołębiowskiego.

Zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych Ministerstwa Skarbu Państwa Michał Gołębiowski:

Odnosząc się do kwestii podniesionej przez pana przewodniczącego Jackiewicza, dotyczącej kanału żeglugowego przez Zalew Wiślany, należy podkreślić, że ta sprawa nie ma związku z funkcjonowaniem czterech portów morskich o istotnym znaczeniu dla gospodarki państwa. Ma znaczenie z punktu widzenia portu w Elblągu, nad którym Ministerstwo Skarbu Państwa nie sprawuje nadzoru.

Jeżeli chodzi o kwestię konkurencyjności polskich portów, to akurat pozytywnym przykładem jest port w Gdańsku, gdzie zdecydowanie możemy powiedzieć o wzroście jego pozycji w basenie Morza Bałtyckiego. Należy przede wszystkim wskazać na rozwój terminalu kontenerowego obsługiwanego przez spółkę DCT. Pragnę podkreślić, że obecnie ten terminal obsługuje największe statki prowadzące frachty z Dalekiego

Wschodu, obsługiwane z kolei przez spółkę Maersk. Jest to marka o zasięgu globalnym. Wydaje się, że tej sprawy nie trzeba szczególnie przybliżać.

Jeśli chodzi o port w Świnoujściu, to wbrew niekiedy podnoszonym opiniom, należy podkreślić, że dostęp statków o maksymalnym na chwilę obecną zanurzeniu jest zagwarantowany w tym porcie poprzez zagłębienie gazociągu północnego na odcinku krzyżowania się z zachodnim torem podejściowym do portu w Świnoujściu. To jest w tej chwili podstawowy tor podejściowy do tego portu. Natomiast jeśli chodzi o kwestię toru północnego, która czasami budzi emocje, to należy podkreślić, że na chwilę obecną jest on wykorzystywany w zasadzie wyłącznie przez promy płynące ze Szwecji. Nie ma znaczenia strategicznego.

Strategia przyjęta i zaktualizowana przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście rzeczywiście zakłada rozbudowę nabrzeża głębokowodnego w porcie Świnoujście. Między innymi z tego powodu już w ubiegłym roku spółka podjęła działania na forum Komisji Europejskiej, których celem byłoby nakłonienie konsorcjum Nord Stream AG do podjęcia prac w zakresie przyszłego zagłębienia gazociągu również na odcinku krzyżującym się z tym torem podejściowym. Możliwość przyszłego zagłębienia gazociągu została również potwierdzona na forum rządowym podczas ubiegłorocznych spotkań m.in. z udziałem przedstawicieli ówczesnego polskiego Ministerstwa Infrastruktury w trakcie wizyty kanclerz Angeli Merkel.

Jeśli chodzi o szczegóły strategii, to za chwilę poprosimy o zabranie głosu przedstawicieli spółek. Obecnie obowiązują trzy strategie, które określają kierunek rozwoju portów: dla portu Gdańsk – strategia przyjęta w 2007 r., dla portu Gdynia – strategia przyjęta w 2003 r., dla portów Szczecin i Świnoujście – strategia przyjęta w 2008 r. Przewidują one kierunek rozwoju portów w różnych okresach: dla portu Gdańsk – do 2030 r., dla portu Gdynia – do 2015 r, dla portów Szczecin i Świnoujście – do 2020 r. Oczywiście, w zależności od zmieniających się okoliczności na rynku usług portowych, strategie są przedmiotem stałego monitoringu ze strony nadzoru właścicielskiego i ulegają pewnym modyfikacjom. Między innymi były podejmowane zmiany w zakresie rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Jeżeli byłby dodatkowe pytania o szczegóły strategii, to przekazałbym głos prezesom spółek.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę panów prezesów o przedstawienie strategii w nawiązaniu do pytań państwa posłów w celu pogłębienia odpowiedzi czy przybliżenia ważniejszych kwestii z materiału.

Zastępca dyrektora departamentu w MSP Michał Gołębiowski:

Może zacznijmy od portu Gdańsk. Poprosimy pana prezesa Strzyżewicza.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Ryszard Strzyżewicz:

Przybliżając strategię rozwoju portu gdańskiego, należy stwierdzić, że w zasadzie składa się on z dwóch portów. Pierwszy – to stary port wzdłuż rzeki Martwa Wisła. Drugi – to port zewnętrzny, w mediach często nazywany portem północnym. Używamy nazwy „port zewnętrzny”, ponieważ działa tam spółka operatorska, która ma nazwę własną „Port Północny”. Używamy tej nazwy, żeby nie mylić terytorium z nazwą własną spółki.

Przejdę teraz do strategii portu wewnętrznego. Port wewnętrzny – to – jak wspomniałem – stary port, gdzie infrastruktura portowa jest w bardzo dużym stopniu zdekapitalizowana. Stopień jej zamortyzowania wynosi ponad 70%. Nie każdy element tej infrastruktury będzie poddany restytucji, czyli odtworzeniu. Nie będzie odpowiedniej masy ładunkowej, która zagwarantowałaby przychody, gwarantujące z kolei zwrot nakładów inwestycyjnych w infrastrukturę portową. Stąd obecnie jesteśmy na etapie określania, z których elementów portu wewnętrznego – starego – Zarząd Portu Gdańsk będzie wycofywał się, a które będą podlegały dalszemu rozwojowi. To bardzo ściśle wiąże się z prywatyzacją naszej jedynej spółki operatorskiej, która jest własnością Zarządu Portu Gdańsk i działa w porcie wewnętrznym. Ten proces jest typowy dla starych portów europejskich. One wycofują się ze starych części, przekazują je miastu,

pozostawiając w swoim zarządzie jednie najbardziej rozwojowe i perspektywiczne elementy infrastruktury.

Jeżeli chodzi o strategię rozwojową portu zewnętrznego – a to jest perspektywiczny element rozwoju portu gdańskiego – to obecnie działają tam prywatne podmioty, w dużej mierze z udziałem kapitału zagranicznego. Jako pierwszą wymienię spółkę Port Północny i bardzo ściśle związaną z nią kapitałowo spółkę Rudoport. Obie spółki są współwłasnością dużego operatora belgijskiego Sea Invest i jeszcze większego w skali gospodarczej partnera, jakim jest Arcelor Mittal. Jest tam rozwijana z jednej strony w relacji eksportowej masa ładunkowa, jaką jest węgiel, a z drugiej – budowana relacja o charakterze importowym przewidziana dla importu węgla, rudy, tzw. ciężkich ładunków masowych suchych. Kolejnym operatorem, dla którego rezerwujemy tereny jest PERN. Na powierzchni 30 ha, które rezerwujemy dla PERN, już w ubiegłym roku miała być wybudowana – w ścisłej współpracy z Oiltanking – baza składowania ładunków masowych płynnych ropopochodnych. Niestety, nie doszło ostatecznie do porozumienia między PERN a jego partnerem, którym była niemiecka firma Oiltanking. Potem doszło do pewnych zmian w zarządzie PERN. Dwa miesiące temu powstał nowy zarząd. Niedawno złożył nam wizytę jeden z przedstawicieli zarządu PERN, który zapewnił nas, że ta baza będzie budowana. Jest to baza o pojemności ok. 700 tys. m^3 na ropę i paliwa. Będzie budowana – prawdopodobnie – własnymi siłami PERN. Jest to uzupełnienie strategicznej funkcji portu gdańskiego, którą pełni wobec polskiej gospodarki. Zapewnia całkowite zabezpieczenia dostaw ropy i paliw do Polski w przypadku gdyby przestała funkcjonować droga lądowa.

Kolejnym elementem – wręcz sztandarowym, jak już wspomniano – jest rozwój terminalu kontenerowego. Jego budowa zaczęła się w 2004 r. Od 2007 r. sukcesywnie rozwija się. W ubiegłym roku przeładował 650 tys. kontenerów 20-stopowych. Przyjmując, że masa jednego takiego kontenera wynosi ok. 10 ton – w zależności od tego, co znajduje się wewnątrz kontenera – okazuje się, że terminal zagwarantował 6,5 mln ton ładunków dla portu gdańskiego. Plany spółki DCT o kapitale australijskim przewidują w tym roku przeładowanie ok. 900 tys. tych kontenerów, czyli ok. 9 mln ton.

Ma to dla nas takie znaczenie, że np. w strategii europejskiej ciągów komunikacyjnych, które wiążą porty z zapleczem lądowym uwzględnia się skalę przeładunków tych portów. Port gdański ma dosyć chybotliwą wielkość przeładunków ze względu na ropę, a konkretnie ropę, która płynie tranzytem przez ten port z Rosji i Kazachstanu. Obecnie ten tranzyt w zasadzie zaniknął. Biorąc pod uwagę 4 miesiące tego roku w porównaniu do 4 miesięcy roku poprzedniego, przeładunki w porcie gdańskim są mniejsze o 3 mln ton. Ale te 3 mln ton to właśnie zanik tranzytu ropy rosyjskiej i kazachskiej przez port gdański. DCT, rozwijając przeładunki o charakterze kontenerowym, wypełnia tę lukę ładunkową. Można spodziewać się, że po otwarciu w bieżącym roku usługi świadczonej przez port rosyjski nad Zatoką Fińską, praktycznie tranzyt ropy może nie wrócić do portu gdańskiego. Przeładunki ropy będą tam dokonywały się tylko na polskie potrzeby.

Zatem strategia rozwoju DCT jest bardzo istotna z powodów, które przed chwilą wymieniłem. Równocześnie z tą strategią wiąże się taki problem, że pierwotne zamierzenia rozwoju tego sztandarowego w porcie gdańskim inwestora zakładały wydłużenie pirsu, który DCT budowało i jego rozszerzenie. Ale to z kolei wiąże się z koniecznością wybudowania falochronu od strony wschodniej. Nie jest to inwestycja Zarządu Portu, lecz Urzędu Morskiego. Z powodów finansowych trudno określić, kiedy powstanie ta inwestycja. Jej koszt może wynieść nawet – jak niektórzy mówią – do 0,5 mld zł.

Uzyskaliśmy stosowaną zgodę – już jesienią ubiegłego roku – na bezprzetargowe rozszerzenie o ok. 30 ha terenów dla celów rozwojowych DCT w innym miejscu. Są to tereny sąsiadujące z dotychczasowym. Wówczas budowa nowej przystani dla statków nie będzie zlokalizowana na wydłużonym i rozszerzonym pirsie, lecz wzdłuż linii brzegowej. Ma to duże znaczenie. Przy obecnie posiadanych terenach DCT dochodzi do maksymalnych możliwości przeładunkowych. Zawija tam jedyna do polskich portów linia oceaniczna. To są statki kontenerowe, które mogą przewozić nawet do 18 tys. kontenerów. Rozładowywanie takiej jednostki trwa do 2–2,5 dni. Wystarczy, że

dołączy jeszcze jeden taki statek, a w zasadzie cały pirs będzie zajęty. Ich rozładowanie będzie trwało 4,5 do 5 dni. Ponadto muszą zawijać małe statki kontenerowe, które rozwożą kontenery po Bałtyku. DCT nie ma większej możliwości rozwoju. Stąd konieczność budowy nowego stanowiska z zapleczem lądowym. Strategia rozwoju DCT zakłada osiągnięcie do 2020 r. przeładunku do 4 mln kontenerów 20-stopowych, czyli ok. 40 mln ton ładunku. Obecnie w porcie gdańskim rocznie przeładowuje się średnio 23–25 mln ton.

Na terenach sąsiadujących z terenami zarezerwowanymi dla DCT chcemy w linii brzegowej zbudować stanowisko przeładunkowe dla ładunków masowych suchych. Natomiast zaplecze oddalone od linii brzegowej w sensie strategicznym chcemy uprzemysłowić. To znaczy ulokować tam przemysł, który będzie ściśle kojarzył się z gospodarką morską, choć sam nie będzie wykonywał czynności operatorskich.

Pierwszym rozwiązaniem, na które teraz będziemy rozpisywali przetarg, jest budowa elektrowni na terenie portu gdańskiego (elektrownie często występują na terenach portów) o mocy 150 – 200 megawatów. Jest zainteresowany partner – firma zagraniczna. Deklaruje, że jeśli ogłosimy przetarg, to na pewno się zgłosi. Wiemy, że są również inne zainteresowane podmioty. Byłby to jeden z pierwszych elementów dużego przemysłu – bo takim są elektrownie – dodatkowo wzmacniający potencjał gospodarczy portu jako centrum, wokół którego mógłby rozwijać się przemysł zainteresowany jego działalnością. Projektowana elektrownia jest elektrownią na biomasę, która mogłaby być sprowadzana drogą morską do Polski.

Przedstawiłem w największym skrócie perspektywy rozwojowe portu gdańskiego.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę o zabranie głosu prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Szanowni państwo, strategia rozwoju Portu Gdynia została – jak wspomniano – przyjęta w 2003 r. Zakładała, że Port Gdynia będzie rozwijał się głównie w oparciu o kontenery, ruch ro-ro i promy. Nie ma sprzeczności między rozwojem portów gdańskiego i gdyńskiego. Pan prezes portu Gdańsk mówił o konteneryzacji. Rzeczywiście, konteneryzacja ma absolutną przyszłość. Ok. 670 tys. kontenerów, które przeładował port gdański i 616 tys., które przeładowała Gdynia wskazuje, że przyszłość tkwi w kontenerach. Oba porty muszą rozwijać się w oparciu o kontenery, ale nie tylko.

Jak przedstawia się realizacja strategii – rzeczowo i finansowo – w naszym porcie? Strategia zakłada, że w latach 2003–2015 zostanie zainwestowanych ok. 1,06 mld zł. Obecnie widać, że ta kwota zostanie przekroczona. Natomiast w aspekcie rzeczowym – z wyjątkiem jednej inwestycji, tj. budowy nowego terminala promowego, słusznie odłożonej, bo armator na linii Gdynia–Karlskrona opóźnia wprowadzenie dużych jednostek, dzisiaj mówi się o 2016 r., nie było potrzeby szybszego realizowania tej inwestycji – pozostałe inwestycje ujęte w strategii rozwoju portu gdyńskiego albo zostały zrealizowane, albo są realizowane, albo są na ostatnich etapach uzyskiwania koniecznych pozwoleń środowiskowych bądź pozwoleń na budowę. Jeżeli odłożymy inwestycję związaną z budową terminala promowego, to możemy powiedzieć, że pozostałe inwestycje zostały zrealizowane w 100%.

Infrastruktura w porcie gdyńskim jest w dobrym stanie, a za 3 lata będzie w jeszcze lepszym. Dlatego że przez najbliższe 3 lata zainwestujemy w port ok. 450 mln zł. Pierwszy projekt współfinansowany z funduszy unijnych został zakończony i niemal całkowicie rozliczony w ubiegłym roku. To było pogłębienie portu do 13,5 m. Cieszymy się, że ta inwestycja została zrealizowana. Co najważniejsze – ona jest obecnie wykorzystywana. Zawijają statki o większym zanurzeniu.

W ciągu najbliższych kilku tygodni podpiszemy kolejną umowę na dofinansowanie rozbudowy terminalu ro-ro. Ta inwestycja jest zaawansowana w 50%. Możemy sobie na to pozwolić, ponieważ port gdyński jest w dobrej sytuacji finansowej. Środki finansowe, którymi dysponujemy gwarantują, że możemy realizować te inwestycje, nie czekając na podpisywanie kolejnych umów w zakresie dofinansowania z funduszy unijnych.

Jeżeli chodzi o strategię, to obecnie trwają prace nad strategią do 2025 r. Zostaną zakończone do końca bieżącego roku. Mam nadzieję, że na walnym zgromadzeniu, które odbędzie się w przyszłym roku, nowa strategia zostanie przedłożona akcjonariuszom do akceptacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, proszę.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Jarosław Siergiej:

Szanowni państwo, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście realizuje strategię na lata 2007–2015, przyjętą przez radę nadzorczą i walne zgromadzenie akcjonariuszy w 2008 r. Okres, który obejmuje strategia jest zbieżny z okresem strategii rozwoju gospodarki morskiej, która również została opracowana na lata 2007–2015. W 2010 r. dokonaliśmy aktualizacji strategii do 2020 r. Dopiero aktualizacja przewidywała jakiekolwiek działania w obszarze portu zewnętrznego oraz tworzenie warunków do przyjmowania czy też żeglugi do portu w Świnoujściu statków o większym zanurzeniu niż dotychczas. Niemniej jednak dostrzegamy potrzebę opracowania nowej strategii. Myślę, że w 2013 r. będziemy przygotowywać się do jej opracowania, po wyczerpaniu zapisów strategii do 2015 r.

W ramach strategii realizujemy dość duży program inwestycyjny, którego wartość przekracza 700 mln zł. Zatem do 2015 r. jesteśmy totalnie zablokowani, jeżeli chodzi o środki finansowe. Kwotę 700 mln zł przeznaczymy na inwestycje, w tym budowę pewnej infrastruktury portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Dodatkowo jesteśmy beneficjentami Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, z którego nie skorzystać byłoby grzechem, ponieważ dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych w portach wynosi do 85% w zależności od wyliczonej luki finansowej. Niektóre inwestycje nie są przychodowe, wobec tego stopień ich dofinansowania jest maksymalny, czyli za zrealizowaną inwestycję o wartości 100 zł, port płaci 15 zł, a Unia dopłaca 85 zł. Jeżeli pomnożymy to przez miliony, to widać jaką mamy skalę i jakimi jesteśmy beneficjentami.

Przedstawiłem realizację zadań przewidzianych w strategii.

Jeżeli pan minister pozwoli, bo musiałbym nieco wkroczyć w jego kompetencje, to chciałbym odpowiedzieć na pytanie dotyczące zdarzenia w porcie zewnętrznym. Otóż, to nie był wypadek, lecz normalne zdarzenie. Błąd ludzki polegał na tym, że kierowca wozu, który dostarcza beton – a beton podawany jest takim swego rodzaju ramieniem – nie zabezpieczył i nie rozstawił odpowiednio łap, wobec czego wóz przechylił się w momencie, kiedy ramię zostało wyciągnięte na pełną długość, a następnie wywrócił się. Jedyna szkoda, która powstała to zniszczenie wozu. Natomiast nie było żadnych szkód materialnych, ani na ludzkim zdrowiu.

Chciałbym zapewnić wszystkich państwa, że na budowie przestrzegane są bardzo restrykcyjne normy dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia. Każdy wykonawca przed przystąpieniem do prac musiał przedstawić tzw. plan BIOZ. Po jego zaakceptowaniu przez inżyniera kontraktu oraz zamawiającego, czyli inwestora wykonawca zostaje dopuszczony do wykonywania prac. Niemożliwe jest, aby nad każdym pracownikiem stała osoba pilnująca czy nie popełnia błędów. Niemniej jednak w sferze organizacyjnej i systemowej ta kwestia jest rozwiązana. Na budowie prowadzone są cyklicznie kontrole bezpieczeństwa i higieny pracy. Ale zdarza się, że niekiedy ktoś skaleczy się lub z głupoty zrobi coś nie tak jak trzeba. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel związków zawodowych, proszę.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Mariusz Połom:

Nie ma pytań do pana ministra, ale jeśli pan przewodniczący pozwoli, to czy mógłbym odnieść się do procesu prywatyzacji spółek zależnych z perspektywy związkowej i pracowniczej.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Proszę uprzejmie.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Mariusz Połom:

Wszyscy pamiętamy, że kiedy weszła w życie ustawa o portach i przystaniach morskich, a potem nastąpiła inkorporacja, struktura własnościowa w każdym z tych portów – strategicznych dla gospodarki – była inna. Bowiem przekształcenia lat 90-tych były inne dla każdego portu. Kiedy następowała inkorporacja, to w porcie gdańskim istniały spółki pracownicze, w których pracownicy mieli 100% udziałów. W portach Szczecin i Świnoujście pracownicy mieli 50% udziałów. Natomiast w porcie Gdynia Zarząd Portu był właścicielem 100% udziałów w spółkach zależnych. Stąd późniejsza skala prywatyzacji była największa w porcie Gdynia. Dlatego w ostatnich latach podchodzono tam wielokrotnie do próby zbycia udziałów w poszczególnych spółkach.

Pracuję w porcie Gdynia. Istnieje tutaj wieloletni konflikt między zarządem a związkami zawodowymi i pracownikami dotyczący prywatyzacji spółek zależnych, a konkretnie pakietów gwarancji pracowniczych i kto ma je podpisać. Zdarzało się, że pakiet gwarancji pracowniczych zamiast związków zawodowych podpisywał Zarząd Morskiego Portu Gdynia. W ubiegłym roku przeprowadzono dwie prywatyzacje. Pierwsza, która sfinalizowała się, bo potrzebna była uchwała walnego zgromadzenia, dotyczyła Morskiego Terminalu Masowego Gdynia. Natomiast we wrześniu ubiegłego roku odbyła się druga ze wspomnianych prywatyzacji. Była to prywatyzacja spółki holowniczej WUŻ – Przedsiębiorstwa Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia sp. z o.o.

Przy prywatyzacji tej spółki wystąpił największy opór pracowników i związków zawodowych. To była trzecia próba jej sprzedaży w ciągu ostatnich 10 lat. Poprzednie dwie prywatyzacje były prowadzone w trybie publicznego zaproszenia do negocjacji. Pracownicy próbowali uczestniczyć w tych procesach, tworząc konsorcja. W 2003 r. próbowali utworzyć konsorcjum ze wszystkimi firmami holowniczymi w Polsce. Niestety, nie doszło to do skutku. Ostatecznie pracownicy złożyli ofertę z WUŻ Gdańsk. Została ona odrzucona ze względu na oferowaną cenę za udziały. Do dalszego etapu została wybrana firma duńska z Grupy Maersk – firma holownicza Switzer. Ale ta prywatyzacja nie powiodła się. W 2007 r. podjęto drugą próbę prywatyzacji tej firmy holowniczej. Pracownicy stworzyli konsorcjum z Gdańską Stocznią Remontową oraz WUŻ Gdańsk. 75% udziałów miała mieć Gdańska Stocznia Remontowa, 25% udziałów – pracownicy, 5% udziałów – WUŻ Gdańsk. Próby prywatyzacji miały na celu zabezpieczenie Zatoki Gdańskiej – wówczas funkcjonowały dwie firmy holownicze w Zatoce Gdańskiej (w Gdańsku i Gdyni), w Gdańsku obecnie funkcjonuje jedyna polska spółka pracownicza – przed wyniszczającą konkurencją, jaka była w portach Szczecin i Świnoujście.

W 2007 r. również nie doszło do sfinalizowania procesu. Choć w ocenie pracowników i związków zawodowych, była to oferta realna. Mogła być skonsumowana. Niestety, tak się nie stało. W drugim etapie komisja prywatyzacyjna wprowadziła dogrywkę cenową, zapytała kto podniesie cenę za udziały. Odpowiedzi udzielił Fariplay i on został zakwalifikowany do dalszego etapu prywatyzacji. Ale cena, którą ostatecznie zaproponował nie była satysfakcjonująca dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

W ubiegłym roku otworzono trzeci proces prywatyzacji w trybie przetargu publicznego, w którym liczyła się tylko cena. W tym przypadku doszło do sporu między Zarządem Morskiego Portu Gdynia a pracownikami i związkami zawodowymi. Uważamy, że poza ceną, która jest najważniejsza, przy ocenie ofert inwestorów należy brać pod uwagę również pakiet gwarancji pracowniczych oraz inwestycje. Myślę, że Zarząd Morskiego Portu Gdynia świadomie wybrał przetarg, aby skutecznie doprowadzić do sprzedaży tej spółki. Liczyła się tylko cena. Pracownicy podjęli próbę uczestniczenia w tym procesie,

ale nie było ich stać na spełnienie kryteriów przetargu. Nie pozyskali inwestora, który byłby w stanie złożyć ofertę powyżej ceny wywoławczej.

Pracownicy protestowali przeciwko trybowi prywatyzacji. Ale bardzo ważna była również kwestia przygotowanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia procedur prywatyzacyjnych, w szczególności umowy sprzedaży. Uczestnicząc w procesie pracownicy mieli wgląd do projektu umowy sprzedaży. Umowa sprzedaży była dokumentem parafowanym przez inwestora przed przystąpieniem do procesu. Nie powinna być dalej zmieniana. Dlatego pracownicy mieli wiedzę jak ta umowa jest skonstruowana i co zawiera. Znalazły się w niej kwestie, które dla pracowników i związków zawodowych były niedopuszczalne. Uznali, że prywatyzacja w trybie przetargu publicznego, a w szczególności umowa nie zabezpiecza szeroko rozumianego interesu Skarbu Państwa, nie chroni portu i pracowników, a także nie gwarantuje rozwoju spółki. Ponadto zwracali uwagę na niewystarczający poziom nakładów inwestycyjnych oraz kwestię utrzymania przedmiotu działalności spółki – holowań portowych i pełnomorskich oraz usług cumowniczych.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia zmienił tryb prywatyzacji bez jakichkolwiek konsultacji – i informacji – z pracownikami i związkami zawodowymi. Ocenie nie podlegał pakiet gwarancji pracowniczych ani inwestycje. Procedura prywatyzacyjna z 2007 r. zwierała taką ocenę na etapie oferty wstępnej. Zarząd nie dotrzymał również zgłaszanych publicznie obietnic wobec pracowników, dotyczących zachowania narodowej polskiej bandery na jednostkach pływających, siedziby spółki oraz inwestycji i utrzymania działalności spółki na dotychczasowym poziomie. Zarząd jednostronnie przygotował umowę, mimo że pracownicy i związki zawodowe skierowali do komisji prywatyzacyjnej swoich przedstawicieli, wnosząc, aby oni mogli wypowiedzieć się w sprawie treści tych umów. Tak się nie stało. Umowy zostały przygotowane jednostronnie przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia.

We wzorze umowy prywatyzacyjnej, która stanowiła element oferty, znalazły się zapisy umożliwiające inwestorowi zmianę polskiej narodowej bandery za kwotę 1 mln zł, zmianę siedziby spółki za kwotę 1 mln zł. Poziom inwestycji był niższy niż poziom wcześniej przyjętych inwestycji w planie inwestycyjnym poprzedniego zarządu spółki, którego właścicielem był wtedy Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Inwestycje nie gwarantowały rozwoju spółki. W ocenie pracowników, umowa pozwalała na wyprowadzenie jednostek z portu Gdynia, co miałoby negatywne konsekwencje dla jego funkcjonowania, chociażby z bardzo istotnego punktu widzenia samej żeglugi.

Przeprowadzono tę prywatyzację pomimo naszych protestów i zabiegów o spotkanie w Ministerstwie Skarbu Państwa z panem ministrem Budzanowskim, wówczas wiceministrem skarbu państwa. Nie doszło do spotkania. Nie mogliśmy przedstawić swoich racji, chociaż wielokrotnie próbowaliśmy umówić się na spotkanie. Mieliśmy nawet przygotowaną opinię prawną z Uniwersytetu Gdańskiego, która dowodziła, że błędów umowy prywatyzacyjnej nie można naprawić w pakiecie gwarancji pracowniczych. Wynika to z różnego reżimu prawnego odnoszącego się do prawa bandery i do pakietu gwarancji pracowniczych.

Spółka została sprzedana, ale zagrożenia, które wskazywali pracownicy podczas prywatyzacji nie znikły. W naszej ocenie, one są cały czas realne. Chcielibyśmy, żeby nie spełniły się, ale – niestety – kiedy kończą się pakiety gwarancji prywatyzacyjnych w spółkach dla pracowników zaczynają się problemy. Tak było przy prywatyzacji Terminalu Kontenerowego w Gdyni, gdzie po pakiecie gwarancji pracowniczych został jednostronnie wypowiedziany układ zbiorowy. Nastąpiły znaczne zwolnienia pracowników.

Zdarzają się również złe sytuacje wynikające z nieuczciwej konkurencji. Na przykład współwłaściciel spółki, która została sprzedana wykonuje przeładunki na nabrzeżu po drugiej stronie basenu, obniżając tym samym wpływy spółki, której jest właścicielem, bowiem okazuje się, że tam te przeładunki są tańsze.

Jak powiedziałem, źle się stało, że doszło do tej prywatyzacji. Zagrożenia nie ustały. Obawiamy się, że one mogą się spełnić. Dla pracowników bardzo istotna jest kwestia zmiany bandery. Źle się stało, że ministerstwo nie podzieliło naszych obaw. Jako

pracownicy zatrudnieni na holownikach obserwujemy całą flotę, widzimy co dzieje się z flotą, kiedy następuje zmiana bandery. Można powiedzieć, że holowniki są ostatnimi jednostkami pływającymi pod polską banderą. Oby jak najdłużej.

Na zakończenie chciałbym zaprezentować cytat, który pracownicy próbowali skierować do wszystkich decydujących o tej prywatyzacji, aby w pewien sposób uwrażliwić ich i obudzić ich sumienie w tej kwestii. To jest cytat z ministra Kwiatkowskiego, który wpisał się do księgi pamiątkowej na „Darze Pomorza" 13 sierpnia 1930 r.: „Polska bez własnego wybrzeża morskiego i bez własnej floty nie będzie nigdy ani zjednoczona, ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w rodzinie państw i narodów, ani zdolna do zabezpieczenia warunków bytu, pracy, postępu i dobrobytu swych obywateli". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Myślę, że byłoby dobrze, gdyby pan minister odniósł się do wystąpienia pana przewodniczącego. Zwracam się do pana ministra, ale pan minister zdecyduje, kto ze strony rządowej udzieli odpowiedzi. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Za procesy zbywania akcji były odpowiedzialne zarządy spółek portowych. Zatem o udzielenie odpowiedzi w tej sprawie poproszę prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Natomiast chciałbym dokonać krótkiego sprostowania. Pan przewodniczący mówił, że było postulowane spotkanie w Ministerstwie Skarbu Państwa, do którego nie doszło. Prosiłbym, aby Wysokiej Komisji nie wprowadzać w błąd, bowiem odbyło się spotkanie z udziałem ministra Budzanowskiego. Minister miał okazję zapoznać się z państwa argumentami. Natomiast nie doszło do kolejnego spotkania, o które państwo zabiegali. Proszę nie wprowadzać Wysokiej Komisji w błąd. Dziękuję bardzo.

Proszę o zabranie głosu pana prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Zaczynając od końca, bardzo cieszę się, że proces prywatyzacji został zakończony sukcesem, czyli pozyskaniem inwestora dla spółki WUŻ. Jest to w interesie portu, spółki i pracowników. Oczywiste jest, że wszystkie procedury zostały zachowane. Zdecydowaliśmy się na przetarg publiczny, dlatego że dwie wcześniejsze prywatyzacje nie doszły do skutku.

Natomiast podstawowa różnica między zarządem Morskiego Portu Gdynia a związkami zawodowymi, co jest podłożem konfliktu przy niemal wszystkich prywatyzacjach, sprowadza się do tego, iż zarząd mówi, że nie ma prywatyzacji bez pakietu gwarancji pracowniczych, a związki zawodowe chciałyby, żeby dodać – iż nie ma prywatyzacji bez pakietu gwarancji pracowniczych, podpisanego przez wszystkie związki zawodowe.

W trakcie wszystkich prywatyzacji pozyskaliśmy dla portu gdyńskiego znaczących inwestorów. Dzięki temu pozycja portu jest obecnie – można powiedzieć – mocna. Port rozwija się dynamicznie. Mamy firmy, które rzeczywiście są znaczące na rynku portowym. Jeżeli chodzi o spółkę WUŻ – nie chcę wracać do przeszłości, bo ona była wielokrotnie analizowana – to jako tryb ostatniego procesu prywatyzacji został wybrany przetarg publiczny. Jedynym kryterium w przetargu publicznym była cena. Natomiast był również zapis, że prywatyzacja dojdzie do skutku o ile zostanie wynegocjowany pakiet gwarancji pracowniczych. Przez dwa miesiące inwestor negocjował ze związkami zawodowymi pakiet gwarancji pracowniczych. Nie wiem, ile było spotkań, ale wydaje mi się, że dużo. Były olbrzymie rozbieżności między ofertą inwestora a oczekiwaniami związków zawodowych. Na ostatnim spotkaniu obie strony doszły do wniosku, że kompromis nie zostanie osiągnięty. Rzeczywiście, zarząd negocjował pakiet gwarancji. Ostatecznie pracownicy zyskali trzy lata bezwarunkowej gwarancji zatrudnienia. Uznaliśmy, że w określonych warunkach konkurencyjnych, w których funkcjonuje ta spółka – gdzie istnieje bardzo dużo zagrożeń ze strony potencjalnej konkurencji – 3-letni okres gwarancji zatrudnienia jest realny, więcej niż przyzwoity. Rzeczywiście po

wynegocjowaniu tej kwestii umowa prywatyzacyjna została podpisana. Wydaje się, że po 8 miesiącach od procesu prywatyzacji spółka funkcjonuje normalnie. Nic złego się nie dzieje. Jest zabezpieczony interes portu poprzez wprowadzanie i wyprowadzanie statków, co jest oczywiste. Port nie funkcjonowałby bez tej usługi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuje bardzo.

Pan przewodniczący chciał dopytać? Proszę bardzo.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Zadałem pytanie, na które uzyskałem częściową odpowiedź. Chciałbym poprosić o doprecyzowanie czy uszczegółowienie. Pan dyrektor był łaskaw powiedzieć, że w chwili obecnej parametry techniczne – jeśli chodzi o drogę podejścia do portów – są zadowalające. Otóż, ponownie cytując raport Najwyższej Izby Kontroli, żeby nie było nieścisłości, chciałbym, aby Wysoka Komisja zechciała wysłuchać tych kilku zdań: „Wyniki kontroli wskazują, że administracja morska, tj. minister infrastruktury oraz dyrektorzy urzędów morskich, nie zapewniła właściwych parametrów eksploatacyjnych obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich. W szczególności dotyczyło to głębokości i szerokości torów podejściowych". I dalej: „Z powodu niezachowania parametrów eksploatacyjnych torów podejściowych wprowadzono ograniczenia eksploatacyjne w dostępie do portów. Problem ten dotyczył zwłaszcza portu Szczecin. Na przykład, dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wprowadził ograniczenia ruchu jednostek pływających torem wodnym Szczecin – Świnoujście, m.in. poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego i ze zredukowaną prędkością. Obowiązujące w latach 2009–2011 ograniczenia ruchu skutkowały zmniejszeniem dostępu do portu Szczecin statkom o maksymalnym zanurzeniu, co – z powodu wydłużenia czasu przejścia torem wodnym – negatywnie wpływało na konkurencyjność tego portu".

Z tego dokumentu wynika również, że straty z tego tytułu dla portu Szczecin rocznie można było szacować na kwotę 4 mln zł. Co więcej, raport Najwyższej Izby Kontroli wyraźnie stwierdza, że eksploatacja aktualnie prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych w portach będzie stymulować potrzebę zapewnienia większych głębokości torów podejściowych. W przeciwnym razie polskie porty przestaną być konkurencyjne w stosunku do innych portów rejonu bałtyckiego.

Chciałbym powtórzyć moje pytanie – być może było nieprecyzyjnie zadane – jakie w chwili obecnej są rzeczywiście parametry techniczne, jeżeli chodzi o dostęp do polskich portów? Czy odpowiadają one strategiom rozwoju, o których była mowa? Jakie na przyszłość są plany inwestycyjne, aby nic nie stało na przeszkodzie konkurencyjności naszych portów w stosunku do innych portów basenu Morza Bałtyckiego?

Jeżeli odpowiedź na to pytanie nie jest dziś możliwa z powodu – być może – zbyt wielu informacji technicznych i precyzyjnych, proszę potraktować je jako zapytanie poselskie do pana ministra z prośbą o możliwie precyzyjne, techniczne udzielenie odpowiedzi łącznie z kwotami, cenami, liczbami, kosztami inwestycji, które mają udrożnić te drogi i spowodować większą konkurencyjność naszych portów. Nie jest to temat wyssany z palca, tylko z dokumentów, które pan minister był łaskaw przygotować na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Tak, to na pewno ważne zagadnienia. Jeśli jest prośba o tak szczegółowe dane, to być może nie będzie to dzisiaj możliwe. Zobaczymy, jak pan minister odniesie się do tego.

Pan przewodniczący Aziewicz chciałby jeszcze zabrać głos w uzupełnieniu kwestii, o którą już pytał.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Mam prośbę do pana ministra. Jeżeli pan minister dysponuje materiałami, które rzucają nowe światło na problemy związane z ewentualną komunalizacją portów – bo jak wiemy dyskusja na ten temat toczy się od wielu lat i punkt ciężkości został jednoznacznie określony – jeżeli pojawiły się jakieś nowe racje i jeżeli państwo dysponujecie nowymi

analizami, to będę wdzięczny za przekazanie materiałów mnie i członkom Komisji, którzy również wyrażą takie zainteresowanie, żebyśmy mogli pozyskać wiedzę i odnosić się do tych argumentów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Jeżeli chodzi o materiał o ewentualnej komunalizacji, to dysponujemy w ministerstwie stosowną analizą w formie wewnętrznej notatki. Dostarczę ją Wysokiej Komisji. Nie ma tu żadnych tajemnic. Nie są prowadzone żadne działania „pod stołem".

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Jackiewicza, to każda moja odpowiedź będzie dzisiaj niepełna. Zastrzeżenia, które pan poseł był łaskaw cytować odnoszą się do ministra infrastruktury, obecnie ministra transportu i jego służb. Proszę wybaczyć, ale jest mi nawet niezręcznie odnosić się do tego, tym bardziej że nie mam pełnej wiedzy. Zatem informacja byłaby – delikatnie mówiąc – niepełna.

Z punktu widzenia resortu Skarbu Państwa, tam gdzie jesteśmy z naszymi inwestycjami np. instalacje w porcie LNG, wszystkie niezbędne parametry są dochowane. Chcę wyraźnie powiedzieć, że nie ma ryzyk, o których pan poseł był łaskaw wspomnieć.

Skonsultuję się z resortem transportu i przekażę panu posłowi informację na piśmie do wiadomości Komisji. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Będziemy oczekiwać na uzupełniające informacje na piśmie.

Dziękuję państwu uprzejmie. Zamykam posiedzenie.